A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (kilencedik tanács)

2015. szeptember 17.*

„Előzetes döntéshozatal iránti kérelem — Légi közlekedés — Az utasokat a légi járatok törlése vagy késése esetén megillető jogok — 261/2004/EK rendelet — Az 5. cikk (3) bekezdése — Visszautasított beszállás és a légi járat törlése — A légi járat jelentős késése — Az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség — Rendkívüli körülmények”

A C-257/14. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Rechtbank Amsterdam (Hollandia) a Bírósághoz 2014. május 28-án érkezett, 2014. április 29-i határozatával terjesztett elő az előtte

Corina van der Lans

és

a **Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV** között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (kilencedik tanács),

tagjai: K. Jürimäe tanácselnök, J. Malenovský (előadó) és M. Safjan bírák,

főtanácsnok: E. Sharpston,

hivatalvezető: L. Carrasco Marco tanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2015. május 7-i tárgyalásra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– a Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV képviseletében P. Eijsvoogel, P. Huizing, R. Pessers és M. Lustenhouwer advocaten,

– a holland kormány képviseletében M. Bulterman és M. Noort, meghatalmazotti minőségben,

– a német kormány képviseletében T. Henze és J. Kemper, meghatalmazotti minőségben,

– a francia kormány képviseletében G. de Bergues, D. Colas, R. Coesme és M. Hours, meghatalmazotti minőségben,

– az olasz kormány képviseletében G. Palmieri, meghatalmazotti minőségben, segítője: C. Colelli avvocato dello Stato,

* Az eljárás nyelve: holland.

– az Egyesült Királyság Kormánya képviseletében L. Christie, meghatalmazotti minőségben, segítője: J. Holmes barrister,

– az Európai Bizottság képviseletében F. Wilman és N. Yerrell, meghatalmazotti minőségben,

tekintettel a főtanácsnok meghallgatását követően hozott határozatra, miszerint az ügy elbírálására a főtanácsnok indítványa nélkül kerül sor,

meghozta a következő

Ítéletet

1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése [helyesen: jelentős késése] esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról, és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 46., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 10. o.) értelmezésére vonatkozik.

2 E kérelmet a C. van der Lans és a Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (a továbbiakban: KLM) között folyamatban lévő jogvita keretében terjesztették elő, melynek tárgya, hogy ezen utóbbi megtagadta a kártalanítást az alapügy felperesével szemben, akinek a légi járata késedelmet szenvedett.

Jogi háttér

3 A 261/2004 rendelet többek között a következő preambulumbekezdéseket tartalmazza:

„(1) Szükséges, hogy a Közösség fellépése a légiközlekedés terén többek között az utasok magas szintű védelmére irányuljon. Emellett maradéktalanul figyelembe kell venni az általános fogyasztóvédelmi követelményeket.

(2) A beszállás visszautasítása és légi járat törlése vagy hosszú késése [helyesen: jelentős késése] súlyos gondot és kényelmetlenséget okoz az utasoknak.

[...]

(14) A Montreali Egyezménynek megfelelően az üzemeltető légi fuvarozókra háruló kötelezettségeket korlátozni kellene, vagy ki kellene zárni azokban az esetekben, amikor egy eseményt olyan rendkívüli körülmények okoztak, amelyeket minden ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni. Ilyen körülmények különösen politikai instabilitás, az érintett légi járat működésével össze nem egyeztethető meteorológiai feltételek, biztonsági kockázatok, váratlan repülésbiztonsági hiányosságok és olyan sztrájkok esetén fordulhatnak elő, amelyek egy üzemeltető légi fuvarozó működését befolyásolják.

(15) Különleges körülmények [helyesen: rendkívüli körülmények] fennállásának kellene tekinteni, ha egy légiforgalmi irányítási döntés hatása egy bizonyos légi járművel kapcsolatban egy bizonyos napon hosszú késedelmet [helyesen: jelentős késedelmet], egyéjszakás késedelmet, illetve a légi jármű egy vagy több járatának törlését okozza, annak ellenére, hogy az érintett légi fuvarozó minden ésszerű intézkedést megtett a késedelmek vagy járatok törlésének elkerülésére.”

4 E rendelet „Hatály” című 3. cikke az (1) bekezdésének b) pontjában a következőképpen rendelkezik:

„(1) E rendeletet a következőkre kell alkalmazni:

[...]

b) utasokra, akik egy harmadik országban található repülőtérről egy olyan tagállam területén található repülőtérre indulnak, amelyre a Szerződést alkalmazni kell, kivéve, ha ebben a harmadik államban előnyökben vagy kártalanításban és segítségben részesültek, amennyiben az érintett légi járat üzemeltető légi fuvarozója közösségi légi fuvarozó.”

5 Az említett rendelet 5. cikke a következőket írja elő:

„(1) Egy járat törlése esetén az érintett utasoknak

[...]

c) joguk van az üzemeltető légi fuvarozó általi kártalanításhoz a 7. cikkel összhangban [...]

[...]

(3) Az üzemeltető légi fuvarozó nem köteles kártérítést [helyesen: kártalanítást] fizetni a 7. cikk szerint, ha bizonyítani tudja, hogy a járat törlését olyan rendkívüli körülmények okozták, amelyeket minden ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni.

[...]”

6 Ugyanezen rendelet „Kártalanításhoz való jog” című 7. cikke a következőképpen rendelkezik:

„(1) E cikkre való hivatkozáskor az utasok az alábbi összegű kártérítést [helyesen: kártalanítást] kapják:

a) 250 EUR-t minden 1500 kilométeres vagy rövidebb repülőútra [helyesen: légi járatra];

b) 400 EUR-t minden 1500 kilométernél hosszabb Közösségen belüli repülőútra [helyesen: légi járatra] és minden egyéb, 1500 és 3500 kilométer közötti repülőútra [helyesen: légi járatra];

c) 600 EUR-t minden, az a) és b) pontba nem sorolható repülőútra [helyesen: légi járatra].

A távolság meghatározásánál azt az utolsó célállomást kell alapul venni, amelynél a beszállás visszautasítása vagy a járat törlése miatt az utas érkezése késik a menetrend szerinti időponthoz képest.

(2) Amennyiben az utasoknak a 8. cikk szerint átfoglalást ajánlanak végső célállomásukhoz egy olyan alternatív légi járaton, amelynek érkezési időpontja annak a járatnak a menetrend szerinti érkezési időpontjánál, amelyre eredetileg jegyet váltottak legfeljebb

a) két órával későbbi, az összes 1500 kilométeres vagy annál rövidebb repülőút [helyesen: légi járat] esetében; vagy

b) három órával későbbi, az összes 1500 kilométernél hosszabb Közösségen belüli repülőút [helyesen: légi járat] tekintetében és minden egyéb, 1500 és 3500 kilométer közötti repülőút [helyesen: légi járat] esetében, vagy

c) négy órával későbbi, az a) és b) pontba nem sorolható összes egyéb repülőút [helyesen: légi járat] esetében,,

akkor az üzemeltető légi fuvarozó az (1) bekezdésben előírt kártalanítást 50%-kal csökkentheti.

(3) Az (1) bekezdésben említett kártalanítás kifizetése készpénzben, elektronikus banki átutalással, banki átutalással vagy bankcsekkel, illetve – az utas írásos beleegyezése esetén – utazási utalvánnyal és/vagy más szolgáltatásokkal történik.

(4) Az (1) és (2) bekezdésben említett távolságokat a gömbi főkörön mért távolság módszerével kell mérni."

7 A 261/2004 rendelet 13. cikke a következőképpen rendelkezik:

„Olyan esetekben, amikor egy üzemeltető légi fuvarozó kártalanítást fizet vagy más, e rendelet szerint rá háruló kötelezettségeket teljesít, akkor e rendelet rendelkezései nem értelmezhetők a fuvarozó azon joga korlátozásaként, hogy kártérítést kérjen bármely személytől – beleértve harmadik feleket is –, az alkalmazandó joggal összhangban. E rendelet különösen nem korlátozza az üzemeltető légi fuvarozóknak azt a jogát, hogy visszatérítést kérjen egy utazásszervezőtől vagy más olyan személytől, akivel az üzemeltető légi fuvarozó szerződéses jogviszonyban áll. Hasonlóképpen e rendelet rendelkezései nem értelmezhetők úgy, hogy korlátoznák az üzemeltető légi fuvarozóval szerződéses jogviszonyban levő utazásszervező vagy – az utas kivételével – harmadik fél jogát arra, hogy visszatérítést vagy kártalanítást kérjen az üzemeltető légi fuvarozótól az alkalmazandó vonatkozó törvények szerint."

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

8 C. Van der Lansnak repülőjegy-foglalása volt egy a KLM által üzemeltetett légi járatra. Ezen amszterdami (Hollandia) célú járatnak Quitóból (Ecuador) 2009. augusztus 13-án, helyi idő szerint 9 óra 15 perckor kellett indulnia. Az indulásra azonban csupán a következő napon, helyi idő szerint 19 óra 30 perckor került sor. Az említett járatot biztosító légi jármű 29 óra késéssel érkezett Amszterdamba.

9 E késést a KLM szerint az okozta, hogy a guayaquili (Ecuador) repülőtéren, ahonnan e légi járműnek indulnia kellett volna az amszterdami célállomás felé Quitón és Bonaire-en (Holland Antillák) keresztül, a „push back" eljárás keretében – mely a repülőgépnek a földön, egy járművel történő hátratolásában áll – megállapították, hogy az említett légi jármű egyik motorja nem indul be, mivel nem jut el bele az üzemanyag.

10 A KLM szerint az „aircraft technical log"-ból [műszaki fedélzeti napló] kitűnik, hogy több hiba kombinációja lépett fel. Két alkatrész, mégpedig a motor üzemanyag-szivattyúja és a hidromechanikai egység, hibás volt. Ezen alkatrészeket, melyek nem álltak rendelkezésre Guayaquilában, Amszterdamból kellett légi úton odaszállítani abból a célból, hogy ezt követően azokat beszereljék az érintett légi járműbe, amely Quitóból a jelen ítélet 8. pontjában ismertetett késéssel szállt fel.

11 Az említett alkatrészeket nem vizsgálták meg alaposabban abból a célból, hogy a meghibásodásuk okát megállapítsák, mivel ilyen vizsgálatot csak ezen alkatrészek gyártója végezhet.

12 C. van der Lans keresettel fordult a Rechtbank Amsterdamhoz (amszterdami bíróság), mellyel e késés miatt 600 euró összegű kártalanítást kérelmezett.

13 A KLM vitatja e kérelem jogosságát, és a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdésében az „olyan rendkívüli körülmények” esetére vonatkozóan előírt kivételre hivatkozik, „amelyeket minden ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni”.

14 A KLM véleménye szerint a hibás alkatrészeket nem használták azok átlagos élettartamát meghaladóan. Ezenfelül azok gyártója nem bocsátott rendelkezésre olyan konkrét információt, amely szerint ezen alkatrészek esetében bizonyos életkortól kezdve hibák léphetnének fel. A KLM továbbá azzal érvel, hogy az említett alkatrészeket nem ellenőrizték a felszállás előtt, az általános „preflight check” [a repülést megelőző ellenőrzés] alkalmával, az alapügy tárgyát képező légi járatot hozzávetőlegesen egy hónappal megelőző, legutóbbi, „A-check” [A ellenőrzés] során azonban igen.

15 C. van der Lans álláspontja szerint a KLM nem hivatkozhat arra, hogy a jelen ügyben rendkívüli körülmények merültek fel. E légi járat késését ugyanis műszaki probléma okozta. Márpedig a Bíróság a Wallentin-Hermann-ítéletben (C-549/07, EU:C:2008:771) megállapította, hogy a műszaki hibák megoldása a légi fuvarozó tevékenységi körébe tartozik, és az nem minősülhet rendkívüli körülménynek.

16 Az alapügy arra a kérdésre vonatkozik, hogy a KLM az alapügy tárgyát képezőhöz hasonló körülmények között hivatkozhat-e 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdésében előírt kivételre.

17 E tekintetben a kérdést előterjesztő bíróság annak tisztázását kéri, hogy miként kell értelmezni a „rendkívüli körülményeknek” és a „minden ésszerű intézkedésnek” e rendelkezésben szereplő fogalmát, különösen figyelembe véve e tekintetben a 261/2004 rendelet (14) preambulumbekezdését, valamint a Bíróság releváns ítélkezési gyakorlatát és különösen a Wallentin-Hermann-ítéletet (C-549/07, EU:C:2008:771).

18 E körülmények között a Rechtbank Amsterdam úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

„1) Hogyan kell értelmezni 261/2004 a rendelet (14) preambulumbekezdésében foglalt »esemény« fogalmát?

2) A Wallentin-Hermann-ítélet (C-549/07, EU:C:2008:771) 22. pontjára tekintettel az előzőekben említett (14) preambulumbekezdés értelmében vett rendkívüli körülmények nem esnek egybe az említett (14) preambulumbekezdés második mondatában foglalt felsorolás példaként felsorolt eseteivel, amelyekre a Bíróság az említett ítélet 22. pontjában »eseményekként« hivatkozik. Igaz-e, hogy az előzőekben említett 22. pont értelmében vett események nem azonosak a rendelet (14) preambulumbekezdésében szereplő »eseménnyel«?

3) Mire kell gondolni az olyan „rendkívüli körülmények” fogalma esetében, amelyek a Wallentin-Hermann-ítélet (C-549/07, EU:C:2008:771) 23. pontja szerint a 261/2004 rendelet (14) preambulumbekezdése értelmében vett »váratlan repülésbiztonsági hiányosságok« eseményével járnak, ha a váratlan repülésbiztonsági hiányosságok a Wallentin-Hermann-ítélet (C-549/07, EU:C:2008:771) 22. pontjára tekintettel maguk repülésbiztonsági hiányosságokként nem jelenthetnek rendkívüli körülményeket, hanem csupán ilyen körülményeket eredményezhetnek?

4) A Wallentin-Hermann-ítélet (C-549/07, EU:C:2008:771) 23. pontja szerint a műszaki hiba a »váratlan repülésbiztonsági hiányosságok« közé sorolható, és így az említett ítélet 22. pontja értelmében vett »esemény«. Az említett esemény körülményei Wallentin-Hermann-ítélet (C-549/07, EU:C:2008:771) 23. pontja szerint akkor minősíthetők »rendkívülinek«, ha olyan eseményhez fűződnek, amely nem tartozik az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe, és jellegénél vagy eredeténél fogva a légi fuvarozó tényleges befolyásolási körén kívül esik. Ezen ítélet 24. pontja szerint a karbantartási hiányosságból eredő műszaki hiba megoldását a légi fuvarozó

rendes tevékenységi körébe tartozónak kell tekinteni. Ezért az ilyen műszaki hibák a Wallentin-Hermann-ítélet (C-549/07, EU:C:2008:771) 25. pontja szerint nem jelenthetnek rendkívüli körülményeket. E megállapítások arra engednek következtetni, hogy a »váratlan repülésbiztonsági hiányosságok« közé sorolható műszaki hiba egyúttal olyan eseményt jelent, amely rendkívüli körülményekkel járhat, és maga rendkívüli körülményt jelenthet. Hogyan kell értelmezni a Wallentin-Hermann-ítélet (C-549/07, EU:C:2008:771) 22–25. pontját ahhoz, hogy feloldható legyen e látszólagos ellentmondás?

5) »[A] légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe tartozó« fordulatot az alsóbb fokú bíróságok ítélkezési gyakorlata rendszerint »a légi fuvarozó rendes tevékenységével összefüggő[ként]« értelmezi – e tekintetben egyébként olyan értelmezésről van szó, amely összeegyeztethető a holland »inherent« szóval (»körébe tartozó«; az ítélet nem hiteles változata) –, és így például a madarakkal való ütközéseket vagy a hamufelhőket sem tekintik a Wallentin-Hermann-ítélet (C-549/07, EU:C:2008:771) 23. pontja értelmében vett »eseményeknek«. Más ítélkezési gyakorlat a szintén a Wallentin-Hermann-ítélet (C-549/07, EU:C:2008:771) 23. pontjában foglalt »és [az esemény] jellegénél vagy eredeténél fogva a légi fuvarozó tényleges befolyásolási körén kívül esik« fordulatot emeli ki. Úgy kell-e értelmezni a »körébe tartozó« kifejezést, hogy csak a légi fuvarozó tényleges befolyásolási körébe eső események tartoznak e fogalom alá?

6) Hogyan kell értelmezni a Wallentin-Hermann-ítélet (C-549/07, EU:C:2008:771) 26. pontját, illetve hogyan kell értelmezni e pontot a Bíróság negyedik és ötödik kérdésre adandó válaszára figyelemmel?

7) a) Amennyiben a hatodik kérdésre olyan értelmű választ kell adni, hogy a váratlan repülésbiztonsági hiányosságok közé sorolandó műszaki hibák rendkívüli körülményeket jelentenek, amelyek a rendelet 5. cikkének (3) bekezdésére való hivatkozás sikerét eredményezhetik, ha e hibák olyan eseményből erednek, amely nem tartozik a légi fuvarozó tevékenységi körébe, és a légi fuvarozó tényleges befolyásolási körén kívül esik: azt jelenti e ez, hogy az a műszaki hiba, amely spontán következett be, és amelyet nem karbantartási hiányosság okozott, illetve amelyet a rendes karbantartás (a tényállás ismertetése körében fent említett »A–D check-ek és a daily check« [napi ellenőrzés]) során nem állapítottak meg, rendkívüli körülményt jelenthet, vagy éppen nem jelenthet ilyet – amennyiben az e rendes karbantartási időközök során nem volt megállapítható – amiatt, hogy ebben az esetben nem állhat fenn a Wallentin-Hermann-ítélet (C-549/07, EU:C:2008:771) 26. pontja értelmében vett esemény, és ezért az sem állapítható meg, hogy ezen esemény a légi fuvarozó tevékenységi körébe tartozik-e, tehát a légi fuvarozó befolyásolási körén kívül esik-e?

b) Amennyiben a hatodik kérdésre olyan értelmű választ kell adni, hogy a váratlan repülésbiztonsági hiányosságok közé sorolandó műszaki hibák a Wallentin-Hermann-ítélet (C-549/07, EU:C:2008:771) 22. pontja értelmében vett események, a műszaki hiba spontán következett be, és azt nem karbantartási hiányosság okozta, illetve azt nem a rendes karbantartás (az említett »A–D check«-ek és a »daily check«) során állapították meg: az említett műszaki hiba ebben az esetben (nem) a légi fuvarozó tevékenységi körébe tartozik, és az előzőekben említett 26. pont értelmében véve a légi fuvarozó befolyásolási körébe tartozik vagy éppen azon kívül esik?

c) Amennyiben a hatodik kérdésre olyan értelmű választ kell adni, hogy a váratlan repülésbiztonsági hiányosságok közé sorolandó műszaki hibák a Wallentin-Hermann-ítélet (C-549/07, EU:C:2008:771) 22. pontja értelmében vett események, a műszaki hiba spontán következett be, és azt nem karbantartási hiányosság okozta, illetve azt nem a rendes karbantartás (az említett »A–D check«-ek és a »daily check«) során állapították meg: milyen körülményeknek kell ebben az esetben az említett műszaki hibával járniuk, és mikor minősítendők e körülmények rendkívülinek oly módon, hogy hivatkozhatóvá válnak a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében véve?

8) A légi fuvarozó csak akkor hivatkozhat rendkívüli körülményekre, ha bizonyítani tudja, hogy a járat törlését/késését olyan rendkívüli körülmények okozták, amelyeket minden ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni. Helyes-e az a következtetés, hogy minden ésszerű intézkedés megtétele a rendkívüli körülmények bekövetkeztének elkerülését jelenti, nem pedig olyan intézkedések megtételét, amelyek arra irányulnak, hogy a késést a rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának a Sturgeon és társai ítélet (C-402/07 és C-432/07, EU:C:2009:716) 57–61. pontjával összefüggésben értelmezett iii. alpontjában említett háromórás időtartamon belül tartsák?

9) Főszabály szerint kétféle intézkedést kell figyelembe venni a műszaki hibák miatti késések legfeljebb három órára mérséklése érdekében: egyrészt egy pótalkatrész raktárkészlet rendelkezésre állását a világ több pontján, tehát nem csak a légi fuvarozó bázisrepülőterén, másrészt a késésben levő járat utasainak átirányítását. Azon kérdés tekintetében, hogy milyen mennyiségű raktárkészlettel rendelkeznek, és a világ mely pontján rendelkeznek azzal, a csak részben a 261/2004 rendelet hatálya alá tartozó fuvarozók esetében is alapul vehetik-e a légi fuvarozók azt, ami megszokott a légi fuvarozók világában?

10) Azon kérdés megválaszolásakor, hogy minden ésszerű intézkedés megtételére sor került-e a repülésbiztonságra hatást gyakorló műszaki hibák miatti késés mérséklése érdekében, figyelembe kell-e vennie a nemzeti bíróságnak azokat a körülményeket, amelyek fokozzák a késés hatásait, például azt a körülményt, hogy a műszaki hibák által érintett légi járműnek, mielőtt, akárcsak a jelen esetben, visszatérne bázisrepülőterére, több repülőtérre el kell repülnie, és ezáltal még nagyobb időveszteség léphet fel?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

Az elfogadhatóságról

19 A francia kormány vitatja az előzetes döntéshozatal iránti kérelem elfogadhatóságát amiatt, hogy a 261/2004 rendelet a 3. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében nem alkalmazandó az alapügyre, mivel az ecuadori jog már előír egy kártalanítási és segítségnyújtási rendszert azon légi utasokra vonatkozóan, akik esetében a beszállást visszautasították, vagy a légi járatot törölték, illetve késleltették, és e rendszer előnyei C. van der Lanst megilletik.

20 A Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint különösen csak akkor tagadható meg a határozathozatal a nemzeti bíróság által előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésről, ha nyilvánvalónak tűnik, hogy az Unió jogának azon rendelkezése, amelynek az értelmezését a Bíróságtól kérik, nem alkalmazandó (Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid ítélet, C-484/08, EU:C:2010:309, 19. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

21 E tekintetben a 261/2004 rendelet 3. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében e rendelet azokra az utasokra alkalmazandó, akik egy harmadik országban található repülőtérről egy tagállam területén található repülőtérre indulnak, feltéve hogy egyrészt az üzemeltető légi fuvarozó, amely a légi járatot lebonyolítja, európai uniós fuvarozó, és másrészt az érintett utasok nem részesültek az e harmadik ország által nyújtott előnyökben, vagy kártalanításában és segítségnyújtásában.

22 E feltételek közül az elsőt illetően meg kell állapítani, hogy a KLM vitathatatlanul uniós fuvarozó.

23 Az említett feltételek közül a másodikat illetően meg kell állapítani, hogy a 261/2004 rendelet 3. cikke (1) bekezdése b) pontja szövegének különböző nyelvű változatai tekintetében eltérés mutatkozik. Bizonyos változatok ugyanis – többek között a cseh, a német, az angol, az olasz és a holland nyelvű változat – az „obdrželi”, „erhalten”, „received”, „ricevuto”, illetve az „ontvangen” kifejezéseket

használják. E nyelvi változatok tehát úgy értelmezhetők, hogy a rendelet alkalmazását csak abban az esetben zárják ki, ha az érintett utasok ténylegesen előnyökben, kártalanításban és segítségnyújtásban részesültek az érintett harmadik országtól.

24 Ezzel szemben más nyelvi változatok, mint például többek között a spanyol („disfruten de”), a francia („bénéficient”) és a román („beneficiat de”) nyelvű, inkább azt sugallják, hogy a 261/2004 rendelet alkalmazása akkor eleve kizárt, ha az érintett utasok e harmadik országban előnyökre, vagy kártalanításra és segítségnyújtásra jogosultak, függetlenül attól, hogy abban ténylegesen részesültek-e, vagy sem.

25 Márpedig az uniós jogi rendelkezés egységes értelmezésének szükségessége azt követeli meg, hogy annak egyes nyelvi változatai közötti eltérés esetén a szóban forgó rendelkezést azon szabályozás kontextusára és céljára tekintettel kell értelmezni, amelynek az a részét képezi (lásd ebben az értelemben: DR és TV2 Danmark ítélet, C-510/10, EU:C:2012:244, 45. pont; Bark-ítélet, C-89/12, EU:C:2013:276, 40. pont).

26 E tekintetben elég arra emlékeztetni, hogy a 261/2004 rendelet, amint az egyértelműen kitűnik annak (1) és (2) preambulumbekezdéséből, az utasok magas szintű védelmének a biztosítását célozza (lásd: IATA és ELFAA ítélet, C-344/04, EU:C:2006:10, 69. pont; Emirates Airlines ítélet, C-173/07, EU:C:2008:400, 35. pont).

27 Márpedig, bár a 261/2004 rendelet 3. cikke (1) bekezdésének b) pontja az e célra tekintettel való értelmezés szerint bizonyosan nem követeli meg annak bizonyítását, hogy az érintett utas ténylegesen előnyökben, vagy kártalanításban és segítségnyújtásban részesült a harmadik országban, önmagában az ezekben való részesülésnek a puszta lehetősége nem igazolhatja, hogy az említett rendelet nem alkalmazható ezen utasra.

28 Nem fogadható el ugyanis, hogy egy utast megfosszanak a 261/2004 rendelet által nyújtott védelemtől önmagában azon feltételezés alapján, hogy egy harmadik országban bizonyos kártalanításban részesülhet, anélkül, hogy bizonyított lenne, hogy az említett kártalanítás megfelel az e rendelet által biztosított kártalanítás céljának, és hogy az abban való részesülésre vonatkozóan előírt feltételek, valamint az annak végrehajtását érintő különböző módozatok egyenértékűek az említett rendelet által előírtakkal.

29 Márpedig a bíróság előtti iratok nem teszik lehetővé annak megállapítását, hogy az érintett harmadik ország jogában előírt kártalanítások célja megfelel-e a 261/2004 rendeletben biztosított kártalanítás céljának, és annak megállapítását sem, hogy az ilyen kártalanításban való részesülésre vonatkozóan előírt feltételek, valamint az annak végrehajtását érintő különböző módozatok egyenértékűek-e az említett rendelet által előírtakkal. A kérdést előterjesztő bíróságnak kell ellenőriznie, hogy ez a helyzet áll-e fenn.

30 E körülmények között nem kizárt, hogy a rendelkezés, amelynek az értelmezését kérik, a jelen ügyben nem alkalmazandó.

31 Ezért meg kell állapítani, hogy az előzetes döntéshozatal iránti kérelem elfogadható.

Az ügy érdeméről

32 Elöljáróban emlékeztetni kell arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a nemzeti bíróságok és a Bíróság között az EUMSZ 267. cikkel bevezetett együttműködési eljárásban a Bíróság kötelessége, hogy a nemzeti bíróság részére olyan hasznos választ adjon, amely annak lehetővé teszi az előtte folyamatban

lévő ügy elbírálását. Ennek érdekében adott esetben a Bíróságnak át kell fogalmaznia a feltett kérdéseket (lásd különösen: Le Rayon d'Or ítélet, C-151/13, EU:C:2014:185, 25. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

33 Ezen ítélkezési gyakorlatra tekintettel a kérdést előterjesztő bíróság által feltett tíz kérdést úgy kell értelmezni, hogy azok lényegében arra a kérdésre irányulnak, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdését úgy kell-e értelmezni, hogy az olyan műszaki probléma, mint amely az alapügy tárgyát képezi, amely váratlanul merült fel, nem karbantartási hiányosságból ered, és amelyet a rendes karbantartás során nem is állapítottak meg, az e rendelkezés értelmében vett „rendkívüli körülmények" fogalmába tartozik, és amennyiben az említett rendelkezést így kell értelmezni, melyek azok az ésszerű intézkedések, amelyeket a légi fuvarozónak e probléma elhárítása érdekében meg kell tennie.

34 E tekintetben először is meg kell állapítani, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében az üzemeltető légi fuvarozó nem köteles kártalanítást fizetni a 7. cikk szerint, ha bizonyítani tudja, hogy a járat törlését olyan rendkívüli körülmények okozták, amelyeket minden ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni.

35 Ezt követően emlékeztetni kell arra, hogy a Bíróság megállapította, hogy ezen 5. cikk (3) bekezdését, mely az utasok kártalanításhoz való jogára vonatkozó elv alóli kivételt jelent, szigorúan kell értelmezni (Wallentin-Hermann-ítélet, C-549/07, EU:C:2008:771, 20. pont).

36 Végezetül konkrétabban a légi jármű tekintetében felmerülő műszaki problémákat érintően a Bíróság ítélkezési gyakorlatából az következik, hogy az ilyen problémák a váratlan repülésbiztonsági hiányosságok közé sorolhatók, és az ilyen körülmények közé tartozhatnak. Továbbra is igaz azonban, hogy az ilyen problémák felmerüléséhez kapcsolódó körülmények csak akkor minősíthetők a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében „rendkívülinek", ha olyan eseményhez fűződnek, amely az e rendelet (14) preambulumbekezdésében felsorolt eseményekhez hasonlóan nem tartozik az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe, és jellegénél vagy eredeténél fogva a légi fuvarozó tényleges befolyásolási körén kívül esik (lásd ebben az értelemben: Wallentin-Hermann-ítélet, C-549/07, EU:C:2008:771, 23. pont).

37 Márpedig, tekintettel arra, hogy a légi járművek működésében elkerülhetetlenül műszaki problémák merülnek fel, a légi fuvarozók a tevékenységük végzése során rendszeresen szembesülnek ilyen problémákkal. E tekintetben a légi járművek karbantartása során vagy az ilyen karbantartás hiánya miatt megnyilvánuló műszaki problémák önmagukban nem képezhetnek a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdésében említett „rendkívüli körülményeket". (lásd ebben az értelemben: Wallentin-Hermann-ítélet, C-549/07, EU:C:2008:771, 24. és 25. pont).

38 Ettől függetlenül bizonyos műszaki problémák a rendkívüli körülmények közé tartozhatnak. Ez így van például abban a helyzetben, amelyben az érintett légi fuvarozó flottáját képező gépek gyártója vagy az illetékes hatóság felfedi, hogy a már használatban lévő gépeknek a járatok biztonságát érintő rejtett gyártási hibája van. Ugyanerről lenne szó a légi járművekben szabotázs- vagy terrorcselekmények által okozott károk esetén is (lásd ebben az értelemben: Wallentin-Hermann-ítélet, C-549/07, EU:C:2008:771, 26. pont).

39 A jelen ügyben a KLM azt állítja – amit azonban a kérdést előterjesztő bíróságnak kell ellenőriznie –, hogy az alapügy tárgyát képező műszaki probléma az érintett gép motorjának a bizonyos, olyan hibás alkatrészek által okozott meghibásodásában áll, amelyek esetében az átlagos élettartamot nem lépték túl, és amelyek esetében azok gyártója nem bocsátott rendelkezésre olyan információt, amely szerint ezen alkatrészek esetében bizonyos életkortól kezdve hibák léphetnének fel.

40 E tekintetben először is úgy tűnik, amint az a jelen ítélet előző pontjából következik, hogy az ilyen műszaki probléma csupán egyetlen meghatározott légi járművet érint. Ezenfelül a Bíróság előtti iratokból semmilyen módon nem tűnik ki, hogy az érintett légi fuvarozó flottáját képező gépek

gyártója vagy az illetékes hatóság megállapította volna, hogy nemcsak ennek a konkrét légi járműnek, hanem e flotta más légi járműveinek is a járatok biztonságát érintő rejtett gyártási hibája van, mely megállapítás megtörténtét mindenesetre a kérdést előterjesztő bíróságnak kell ellenőriznie. Ha valóban nem került sor ilyen megállapításra, az ítélkezési gyakorlatban megfogalmazott és a jelen ítélet 38. cikkében említett eset a jelen ügyben nem merülne fel.

41 Meg kell állapítani továbbá azt, hogy egyrészt az olyan meghibásodás, mint amely az alapügy tárgyát képezi, amelyet a légi jármű bizonyos alkatrészeinek az idő előtti hibája okoz, valóban váratlan eseménynek minősül. Ugyanakkor az ilyen meghibásodás a lényegét tekintve a repülőgép rendkívül bonyolult működéséhez kapcsolódik, mely repülőgépet a légi fuvarozó gyakran – különösen meteorológiai szempontból – kényes, sőt akár szélsőséges körülmények között üzemelteti, és egyértelmű ezenfelül, hogy a légi jármű egyetlen alkatrésze sem örök életű.

42 Meg kell ezért állapítani, hogy a légi fuvarozó tevékenysége keretében ez a váratlan esemény a légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe tartozik, mivel e fuvarozó rendszeresen szembesül ilyen típusú váratlan műszaki problémákkal.

43 Másrészt az ilyen meghibásodás megakadályozása vagy az emiatt elvégzendő javítás, beleértve az idő előtt meghibásodott alkatrész cseréjét, nem áll az érintett légi fuvarozó tényleges befolyásolási körén kívül, mivel a légi fuvarozónak kell biztosítania az általa a gazdasági tevékenységének céljaira üzemeltett légi jármű karbantartását és megfelelő működését.

44 Következésképpen az olyan műszaki probléma, mint amely az alapügy tárgyát képezi, nem tartozhat a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett rendkívüli körülmények fogalmába.

45 Végezetül meg kell állapítani továbbá, hogy még ha a körülmények alapján a légi fuvarozó úgy is véli, hogy bizonyos hibás alkatrészek esetében a gyártó vétkességére hivatkozhat, az utasok magas szintű védelmének a biztosítását célzó 261/2004 rendelet első céljával, valamint az e rendelet 5. cikkének (3) bekezdése esetében alkalmazandó szigorú értelmezéssel ellentétes annak lehetővé tétele, hogy a légi fuvarozó a komoly kellemetlenségeket elszenvedő utasok kártalanításának az általa történő esetleges megtagadását e tekintetben „rendkívüli körülmények” fennállására való hivatkozással igazolhassa.

46 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a 261/2004 rendelet alapján teljesített kötelezettségek nem zárják ki azt, hogy a légi fuvarozók bárkitől – harmadik személyeket is beleértve – kártérítést követeljenek, amint azt e rendelet 13. cikke előírja. Az ilyen kártérítés így enyhítheti, vagy akár teljes egészében kiegyenlítheti a fenti fuvarozók által az ezen kötelezettségek teljesítése következtében viselt pénzügyi terhet. (Sturgeon és társai ítélet, C-402/07 és C-432/07, EU:C:2009:716, 68. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

47 Márpedig nem zárható ki eleve, hogy a 261/2004 rendelet 13. cikkére a vétkes gyártó tekintetében hivatkozni lehessen, és e cikket a gyártó tekintetében alkalmazni lehessen az e rendeletből eredő kötelezettségek teljesítése következtében a légi fuvarozó által viselt pénzügyi terheknek az enyhítése, vagy akár teljes egészében való kiegyenlítése céljából.

48 Mivel az olyan műszaki hiba, mint amely az alapügy tárgyát képezi, nem tartozik a „rendkívüli körülmények” fogalmába, nem kell határozni arról, hogy a légi fuvarozónak a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése alapján milyen ésszerű intézkedéseket kellett volna megtennie annak elhárítása érdekében.

49 A fenti megfontolások összességére tekintettel a feltett kérdésekre azt a választ kell adni, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy az olyan műszaki probléma, mint amely az alapügy tárgyát képezi, amely váratlanul merült fel, nem karbantartási hiányosságból ered, és amelyet a rendes karbantartás során nem is állapítottak meg, nem tartozik az e rendelkezés értelmében vett „rendkívüli körülmények” fogalmába.

A költségekről

50 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (kilencedik tanács) a következőképpen határozott:

A visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése [helyesen: jelentős késése] esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról, és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 5. cikkének (3) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy az olyan műszaki probléma, mint amely az alapügy tárgyát képezi, amely váratlanul merült fel, nem karbantartási hiányosságból ered, és amelyet a rendes karbantartás során nem is állapítottak meg, nem tartozik az e rendelkezés értelmében vett „rendkívüli körülmények” fogalmába.

Aláírások